N. 21 20 maggio Anno 1866

Esce ogni domenica — associazione annua — pei *Soci-protettori* fior. 3 da pagarsi in due rate semestrali — pei *Soci-artieri* di Udine fior. 2 da pagarsi in quattro rate trimestrali — pei *Soci* fuori di Udine fior. 3 — un numero separato costa sol. 4.

L' ARTIERE

GIORNALE PEL POPOLO

Per quanto riguarda l'amministrazione del Giornale, indirizzarsi alla libreria di Paolo Gambierasi Contrada S. Tommaso, ove si vendono anche i numeri separati. Per la Redazione, indirizzarsi al sig. G. Manfroi presso la Biblioteca civica.

Le strade ferrate e la salute pubblica.

Fra ciò che il popolo s' induce più facilmente a credere si è anche l' opinione che viaggiando sulle ferrovie si corra un pericolo maggiore di quello che viaggiando sulle pacifiche ma non sempre sicure diligenze e corriere delle quali si servivano i nostri babbi e ci siamo serviti per qualche tempo anche noi.

Appena un giornale annunzia lo scontro di due convogli in corsa o l' uscita d' un treno dalle guide, ecco che si torna a ribadire il chiodo, a fare delle considerazioni semiserie sul progresso e ad istituire dei confronti che si ha cura di rendere il più possibile favorevoli alle benemerite messaggerie. Una volta, si dice da taluni, di questi casi non ne nascevano; si andava piano sì, ma si arrivava dove s' aveva ad arrivare con le ossa al loro posto; pericolo di aggressioni non mancavano per certo; ma anche al dì d' oggi s' è udito parlare di qualche banda di grassatori che dopo aver legato il guardiano nella sua garetta, hanno dato al macchinista della locomotiva il segnale di arrestarsi ed hanno bravamente svaligiato i viaggiatori.

E via di questo passo.

Quando poi per qualche circostanza straordinaria il servizio ferroviario non si può più condurre con quella esattezza matematica che è il suo requisito principale e che quindi s' ha a lamentare qualche disastro, qualche accidente disgraziato, oh allora sì che si rincara la dose, allora sì che si dice l' ira di Dio di certi progressi problematici di certe invenzioni indiavolate, di certi meccanismi fatti per rompere il collo a qualche pover' uomo!

Naturalmente non si tiene in alcun conto l' eccezionalità delle circostanze e si tira puramente a sfogarsi contro la causa delle disgrazie occorse. È talvolta così seccante il ragionare sulle cose! E poi ragionando, si trova probabilmente una giustificazione al fatto, e allora andate mo' a squadernare la eloquenza contro ciò che la ragione giustifica e difende.

Coloro che dagli accidenti che occorrono sulle strade ferrate, traggono argomento a pensare che l' andarsene in vettura sia più sicuro, se non più comodo, si fanno, senza volerlo, i portavoce di que' tristi che dispettano il progresso e che trovano buoni tutti i mezzi immaginabili purchè giovino a sfatare e a mettere in mala parte i trovati i più mirabili della intelligenza umana.

Che si dica male delle strade ferrate, che se ne esagerino i pericoli, che a questo proposito si ostenti il principio che la natura non si lascia vincere dall' uomo se non per poter torsi di dosso il giogo e darglielo pel capo, niente di meglio. È appunto ciò che taluni desiderano. La locomotiva è una delle forme del progresso, come lo è la stampa, come lo è la telegrafia; ed è ben giusto che la prima non sia trattata meglio delle altre due.

Dopo aver sostenuto che le strade ferrate sono la rovina economica della massima parte dei paesi e dopo essersi convinti che da quella parte non era possibile di spuntarla, si son messi a considerarle dal lato tecnico, ed hanno fatto la magnifica scoperta che chi vuole conservarsi la testa sulle spalle deve preferire la vettura ed i ronzini ai soffici vaggoni dei convogli ferroviari (esclusi i vaggoni di terza classe che non sono precisamente soffici).

A rendere queste opinioni tanto o quanto diffuse tra una certa classe di persone, ha contribuito, contro ogni suo desiderio, anche il giornalismo. Una volta si poteva bene capitombolare in un fosso, fratturarsi una gamba e anche lasciarci la pelle, che a nessuno passava pel capo di render pubblico questo fatto, di numerare i feriti e i morti e di reclamare

contro l' impresa che poneva in circolazione dei veicoli malandati o si muniva di bucefali viziosi. Il giornalismo era ancora ai suoi primi passi; e la rubrica delle notizie varie si manteneva tuttora ad un' altezza che non le avrebbe permesso di occuparsi di queste piccole miserie.

Ora un treno può bene saltar fuori dalle rotaje su qualche tronco americano o asiatico; ciò non basta a tener nascosta la sua scappata di cattivo genere; e la stampa dei due mondi lo denunzia di lì a poco a tutto il pubblico leggente, guardandosi bene dall' omettere il più piccolo dettaglio, dal numero delle vittime al danno sofferto dalle società ferroviarie, dall' ora e dalla località in cui avvenne la disgrazia alla descrizione della scena della catastrofe.

In una parola una volta non si conosceva il molto che avveniva, ed ora si conosce il poco che accade; e credendo che l' ignorare una cosa voglia dire che la cosa medesima non sia mai avvenuta, si trae da non pochi la conseguenza che i vantaggi delle ferrovie sono compensati, e al di là, da un danno dapprima non esistente.

Ma l' affare è in verità ben diverso, ed un esempio gioverà a mostrar quanto a torto si lagnino coloro che gridano contro i pericoli derivanti dal viaggiare sulle vie di ferro.

Il signor Pietra-Santa, medico celebre, ha pubblicata ultimamente una memoria relativa all' influenza che hanno le strade ferrate sulla salute pubblica; ed in essa troviamo una statistica che, benchè risguardante la sola Francia, può servire di saggio anche per tutti gli altri paesi, esclusi forse gli Stati-Uniti e l' Inghilterra.

Dal settembre 1835 al dicembre 1856 il numero dei viaggiatori su tutta la rete ferroviaria francese fu di 224,345,799 e quello degli accidenti di 2,978, gl' individui che ne soffrirono furono 669; uccisi 160 e feriti 509, cioè 1 uomo ucciso sopra 1,402,161 e 1 ferito sopra 440,750.

La cifra degli accidenti toccati alle Messaggerie generali ed imperiali di Francia dal 1846 al 1860, su 8,977,450 passeggeri fu di 324; cioè 24 morti e 300 feriti, lo che dà il risultato di 1 morto sopra 374,060 e di 1 ferito su 29,924.

Vediamo ora i risultati dal 1856 al 1862. Il numero dei viaggiatori fu di 314,186,181 e quello degli accidenti di 13,773, quindi si ebbe 1 morto su 4,363,696 e un ferito su 351,438. Riunendo le cifre dei due periodi si avrà dal 1835 al 1862; viaggiatori circolanti in Francia 538,531,930, accidenti d' ogni genere 15,761: accidenti toccati ad individui 1662: 183 morti, 1479 feriti.

E riassumendo: per le ferrovie un accidente sopra 364,112 viaggiatori, e per le messaggerie un accidente su 27,708; il che vale a dire che si danno quattordici probabilità di più di fare un buon viaggio in un vaggone di quello che nel coupè d' una corriera.

La statistica ha un modo di ragionare che non ammette replica.

Le cifre producono l' evidenza, e scommetto che se gli antichi avessero conosciuto questa scienza come la conosciamo noi o, meglio ancora, come la conosceranno i nepoti nostri, le avrebbero eretta una statua nel tempio stesso della Verità.

E magari fosse essa progredita tanto da potere, come in questo, far valere la sua ragione anche in altri importantissimi argomenti. Molti pregiudizi e molte idee sfiancate non farebbero più torto a quell' essere ragionevole che è l' uomo! P.

La Chiarina

XII.

FU VERITA'? FU ILLUSIONE?

Cacciatosi in un angolo della vettura, che lo dovea trasportare a Padova, tra l' indispettito per i modi alteri e bruschi, con cui l' avea congedato suo padre, e il dolente per essersi staccato da Chiarina, Alessandro cupo cupo a stento faceva grazia di qualche monosillabo in risposta ai compagni, che lo stuzzicavano con importune interrogazioni, e che chiassando festosi, meglio che agli studj, pensavano alla vita gioconda che, fuor di pupillo, avrebbero quinc' innanzi menato. Lo nojava lo strillare continuo di strofette in dialetto, come la scorpacciata e il largo bere a Treviso. Eterno gli sembrava quel viaggio, e gli tardava l' ora di seder solitario nel silenzio della sua stanza. Il che non av-

contro l'impresa che poneva in circolazione dei veicoli malandati o si muniva di bucefali viziosi. Il giornalismo era ancora ai suoi primi passi; e la rubrica delle notizie varie si manteneva tuttora ad un'altezza che non le avrebbe permesso di occuparsi di queste piccole miserie.

Ora un treno può bene saltar fuori dalle rotaje su qualche tronco americano o asiatico; ciò non basta a tener nascosta la sua scappata di cattivo genere; e la stampa dei due mondi lo denunzia di lì a poco a tutto il pubblico leggente, guardandosi bene dall'omettere il più piccolo dettaglio, dal numero delle vittime al danno sofferto dalle società ferroviarie, dall'ora e dalla località in cui avvenne la disgrazia alla descrizione della scena della catastrofe.

In una parola una volta non si conosceva il molto che avveniva, ed ora si conosce il poco che accade; e credendo che l'ignorare una cosa voglia dire che la cosa medesima non sia mai avvenuta, si trae da non pochi la conseguenza che i vantaggi delle ferrovie sono compensati, e al di là, da un danno dapprima non esistente.

Ma l'affare è in verità ben diverso, ed un esempio gioverà a mostrar quanto a torto si lagnino coloro che gridano contro i pericoli derivanti dal viaggiare sulle vie di ferro.

Il signor Pietra-Santa, medico celebre, ha pubblicata ultimamente una memoria relativa all'influenza che hanno le strade ferrate sulla salute pubblica; ed in essa troviamo una statistica che, benchè risguardante la sola Francia, può servire di saggio anche per tutti gli altri paesi, esclusi forse gli Stati-Uniti e l'Inghilterra.

Dal settembre 1835 al dicembre 1856 il numero dei viaggiatori su tutta la rete ferroviaria francese fu di 224,345,799 e quello degli accidenti di 2,978, gl' individui che ne soffrirono furono 669; uccisi 160 e feriti 509, cioè 1 uomo ucciso sopra 1,402,161 e 1 ferito sopra 440,750.

La cifra degli accidenti toccati alle Messaggerie generali ed imperiali di Francia dal 1846 al 1860, su 8,977,450 passeggeri fu di 324; cioè 24 morti e 300 feriti, lo che dà il risultato di 1 morto sopra 374,060 e di 1 ferito su 29,924.

Vediamo ora i risultati dal 1856 al 1862. Il numero dei viaggiatori fu di 314,186,181 e quello degli accidenti di 13,773, quindi si ebbe 1 morto su 4,363,696 e un ferito su 351,438. Riunendo le cifre dei due periodi si avrà dal 1835 al 1862; viaggiatori circolanti in Francia 538,531,930, accidenti d'ogni genere 15,761: accidenti toccati ad individui 1662: 183 morti, 1479 feriti.

E riassumendo: per le ferrovie un accidente sopra 364,112 viaggiatori, e per le messaggerie un accidente su 27,708; il che vale a dire che si danno quattordici probabilità di più di fare un buon viaggio in un vaggone di quello che nel coupè d'una corriera.

La statistica ha un modo di ragionare che non ammette replica.

Le cifre producono l'evidenza, e scommetto che se gli antichi avessero conosciuto questa scienza come la conosciamo noi o, meglio ancora, come la conosceranno i nepoti nostri, le avrebbero eretta una statua nel tempio stesso della Verità.

E magari fosse essa progredita tanto da potere, come in questo, far valere la sua ragione anche in altri importantissimi argomenti. Molti pregiudizi e molte idee sfiancate non farebbero più torto a quell'essere ragionevole che è l'uomo!

P.

La Chiarina

XII.

FU VERITA'? FU ILLUSIONE?

Cacciatosi in un angolo della vettura, che lo dovea trasportare a Padova, tra l'indispettito per i modi alteri e bruschi, con cui l'avea congedato suo padre, e il dolente per essersi staccato da Chiarina, Alessandro cupo cupo a stento faceva grazia di qualche monosillabo in risposta ai compagni, che lo stuzzicavano con importune interrogazioni, e che chiassando festosi, meglio che agli studj, pensavano alla vita gioconda che, fuor di pupillo, avrebbero quinc' innanzi menato. Lo nojava lo strillare continuo di strofette in dialetto, come la scorpacciata e il largo bere a Treviso. Eterno gli sembrava quel viaggio, e gli tardava l'ora di seder solitario nel silenzio della sua stanza. Il che non av-

braccia tornite, mano candida e piccina, dita a fuso, piedino da bimba. In ogni atto, ogni gesto, ogni parola un incanto. Scriveva a garbo, suonava da concertista, disegnava da maestra. Una voce melodiosa educata al canto. Nelle società più elevate careggiata, applaudita, eppur umile e senza pretese di sorta. Disinvolta senza civetteria, modesta senz' affettazione, intemerata senza ignorare le cose del mondo. Diceva di non voler toccare della vistosa sua dote perchè, sebbene giovasse alle agiatezze della vita e a crescere il patrimonio de' figli nascituri, nondimeno e' non vi si tenea gran fatto. Ed era sottilmente pensata quest' ultima dichiarazione, perchè Alossandro non aombrasse. Come poi accade agli innamorati di rifarsi spesso ai medesimi discorsi, anche i nostri due amici quasi giornalmente ritesseano le lodi delle loro belle; ma ritornando alla carica, Luisino riportava la palma, e senza volerlo mostrare studiavasi di mettere in rilievo la distanza che si correa tra l' Angelina e la Chiarina. Anzi un giorno tutto amorevolezza: — Che ti pare, Alessandro mio, (si fece a dire). Più ci medito sopra e più mi confermo in quest' idea, che mi ronza pel capo: sacrificare i più cari affetti del cuore per viste d' interesse, mai e poi mai. Mi fan ribrezzo que' materialoni che, paghi alla cifra della dote ed al casato, non si curano punto dell' indole della donna, che dovrà loro tener luogo di moglie, sia mite e affabile, o fiera e superba; abbia fattezze piacevoli, o un fisico sgraziato, che porti l' impronta d' un' anima bassa e men che volgare. Ma noi s' ha a vivere in mezzo a gente civile; noi s' ha parentele nella casta de' mercatanti di polso. Io per me ne soffrirei se mogliemma dovesse o non entrare le soglie de' consanguinei, od essere guardata dall' alto al basso e appena graziata d' un secco addio. — A me la tronfiezza per possedere quattro soldi e le insulse etichette muovono la nausea. Contento io, contenti tutti, e a chi non la garba mi rincari la dose. — Hai ragione: la va dal modo di vederle le cose. Tu non abbisogni de' miei consigli. Sai misurare e maturare da te le convenienze. Ma come tra noi sono sbanditi i complimenti ed i segreti, così io non mi ritengo dall' esporti tutto che mi frulla pel cervello. — Ed io ti ringrazio, e l' ho quale una prova della tua preziosa e sincera amicizia. —

Comechè però Alessandro avesse trovato a ridire intorno ai principj e alle massime dell' amico, tuttavia la stima che faceva di Luisino, la schiettezza, con cui gli svelava le recondite pieghe dell' animo suo, il ragionar assennato senza mai trasandare i limiti della moderazione, nè voler imporre le sue opinioni, eransi aperta una breccia nel cuore di lui, ed esercitavano una cotale influenza anche sopra i giudizj della sua mente. È vero che quando gli si sciorinavano innanzi a combattere il suo affetto per la Chiarina, ei li cacciava come una tentazione, ma non pertanto ci lasciavano sempre le stimme del loro passaggio.

E' s' abbandonava talfiata alla melanconia, in preda alla quale coltolo una volta Luisino: — A che, prese a dirgli, questo umor tetro? Vuoi tu invecchiare anzi tempo? Non è da saggio lo sciupare i più begli anni della vita nell' isolamento e nella mestizia. Tu non hai donde affliggerti. O t' affidi interamente nella tua Chiarina, e allora qual motivo di sospirare? o ne dubiti, ed è stoltezza lo stare in sull' anacoreta. Perchè, se ci spuntano sotto a piedi i fiori, c' industrieremo noi di seminarvi frammezzo le spine? La giovinezza trasvola come un lampo. Usufruttiamola e non ci facciamo morti e sepolti a' suoi allettamenti quando ci danzano intorno le grazie e gli amori.

Alessandro in sul bollor degli anni e coll' ambizioncella d' essere ricerco e vezzeggiato ne' crocchi e da persone stimabili, non resistette a lungo alle istanze dell' amico, e quando una gita di piacere, artatamente concertata da Luisino, quando una cena in mezzo a una cerchia di buontemponi cominciarono a distoglierlo dal tenore monotono e riserbato di vita, che avea intrapreso ne' primi giorni del nuovo anno scolastico. Nè seppe rifiutarsi alle ripetute sollecitazioni d' intervenire alle serate, che tenevansi in casa d' Ambrogio, dove non ci mancava una cerna di donzelle squisitamente abbigliate, le quali con suoni e canti rallegravano la commitiva. E chiusa obbligata del trattenimento era la danza, in cui si gareggiava nel corteggiare Alessandro. Del che sol-

N. 21 — 20 maggio — Anno 1866

Esce ogni domenica — associazione annua — pei *Soci-protettori* fior. 3 da pagarsi in due rate semestrali — pei *Soci-artieri* di Udine fior. 2 da pagarsi in quattro rate trimestrali — pei *Soci* fuori di Udine fior. 3 — un numero separato costa sol. 4.

L' ARTIERE

GIORNALE PEL POPOLO

Per quanto risguarda l'amministrazione del Giornale, indirizzarsi alla libreria di Paolo Gambierasi Contrada S. Tommaso, ove si vendono anche i numeri separati. Per la Redazione, indirizzarsi al sig. G. Manfroi presso la Biblioteca civica.

Le strade ferrate e la salute pubblica.

Fra ciò che il popolo s' induce più facilmente a credere si è anche l' opinione che viaggiando sulle ferrovie si corra un pericolo maggiore di quello che viaggiando sulle pacifiche ma non sempre sicure diligenze e corriere delle quali si servivano i nostri babbi e ci siamo serviti per qualche tempo anche noi.

Appena un giornale annunzia lo scontro di due convogli in corsa o l' uscita d' un treno dalle guide, ecco che si torna a ribadire il chiodo, a fare delle considerazioni semiserie sul progresso e ad istituire dei confronti che si ha cura di rendere il più possibile favorevoli alle benemerite messaggerie. Una volta, si dice da taluni, di questi casi non ne nascevano; si andava piano sì, ma si arrivava dove s' aveva ad arrivare con le ossa al loro posto; pericolo di aggressioni non mancavano per certo; ma anche al dì d' oggi s' è udito parlare di qualche banda di grassatori che dopo aver legato il guardiano nella sua garetta, hanno dato al macchinista della locomotiva il segnale di arrestarsi ed hanno bravamente svaligiato i viaggiatori.

E via di questo passo.

Quando poi per qualche circostanza straordinaria il servizio ferroviario non si può più condurre con quella esattezza matematica che è il suo requisito principale e che quindi s' ha a lamentare qualche disastro, qualche accidente disgraziato, oh allora sì che si rincara la dose, allora sì che si dice l' ira di Dio di certi progressi problematici di certe invenzioni indiavolate, di certi meccanismi fatti per rompere il collo a qualche pover' uomo!

Naturalmente non si tiene in alcun conto l' eccezionalità delle circostanze e si tira puramente a sfogarsi contro la causa delle disgrazie occorse. È talvolta così seccante il ragionare sulle cose! E poi ragionando, si trova probabilmente una giustificazione al fatto, e allora andate mo' a squadernare la eloquenza contro ciò che la ragione giustifica e difende.

Coloro che dagli accidenti che occorrono sulle strade ferrate, traggono argomento a pensare che l' andarsene in vettura sia più sicuro, se non più comodo, si fanno, senza volerlo, i portavoce di que' tristi che dispettano il progresso e che trovano buoni tutti i mezzi immaginabili purchè giovino a sfatare e a mettere in mala parte i trovati i più mirabili della intelligenza umana.

Che si dica male delle strade ferrate, che se ne esagerino i pericoli, che a questo proposito si ostenti il principio che la natura non si lascia vincere dall' uomo se non per poter torsi di dosso il giogo e darglielo pel capo, niente di meglio. È appunto ciò che taluni desiderano. La locomotiva è una delle forme del progresso, come lo è la stampa, come lo è la telegrafia; ed è ben giusto che la prima non sia trattata meglio delle altre due.

Dopo aver sostenuto che le strade ferrate sono la rovina economica della massima parte dei paesi e dopo essersi convinti che da quella parte non era possibile di spuntarla, si son messi a considerarle dal lato tecnico, ed hanno fatto la magnifica scoperta che chi vuole conservarsi la testa sulle spalle deve preferire la vettura ed i ronzini ai soffici vagoni dei convogli ferroviari (esclusi i vagoni di terza classe che non sono precisamente soffici).

A rendere queste opinioni tanto o quanto diffuse tra una certa classe di persone, ha contribuito, contro ogni suo desiderio, anche il giornalismo. Una volta si poteva bene capitombolare in un fosso, fratturarsi una gamba e anche lasciarci la pelle, che a nessuno passava pel capo di render pubblico questo fatto, di numerare i feriti e i morti e di reclamare

N. 21 — 20 maggio — Anno 1866

Esce ogni domenica — associazione annua — pei *Soci-protettori* fior. 3 da pagarsi in due rate semestrali — pei *Soci-artieri* di Udine fior. 2 da pagarsi in quattro rate trimestrali — pei *Soci* fuori di Udine fior. 3 — un numero separato costa sol. 4.

L' ARTIERE

GIORNALE PEL POPOLO

Per quanto risguarda l'amministrazione del Giornale, indirizzarsi alla libreria di Paolo Gambierasi Contrada S. Tommaso, ove si vendono anche i numeri separati. Per la Redazione, indirizzarsi al sig. G. Manfroi presso la Biblioteca civica.

Le strade ferrate e la salute pubblica.

Fra ciò che il popolo s' induce più facilmente a credere si è anche l' opinione che viaggiando sulle ferrovie si corra un pericolo maggiore di quello che viaggiando sulle pacifiche ma non sempre sicure diligenze e corriere delle quali si servivano i nostri babbi e ci siamo serviti per qualche tempo anche noi.

Appena un giornale annunzia lo scontro di due convogli in corsa o l' uscita d' un treno dalle guide, ecco che si torna a ribadire il chiodo, a fare delle considerazioni semiserie sul progresso e ad istituire dei confronti che si ha cura di rendere il più possibile favorevoli alle benemerite messaggerie. Una volta, si dice da taluni, di questi casi non ne nascevano; si andava piano sì, ma si arrivava dove s' aveva ad arrivare con le ossa al loro posto; pericolo di aggressioni non mancavano per certo; ma anche al dì d' oggi s' è udito parlare di qualche banda di grassatori che dopo aver legato il guardiano nella sua garetta, hanno dato al macchinista della locomotiva il segnale di arrestarsi ed hanno bravamente svaligiato i viaggiatori.

E via di questo passo.

Quando poi per qualche circostanza straordinaria il servizio ferroviario non si può più condurre con quella esattezza matematica che è il suo requisito principale e che quindi s' ha a lamentare qualche disastro, qualche accidente disgraziato, oh allora sì che si rincara la dose, allora sì che si dice l' ira di Dio di certi progressi problematici di certe invenzioni indiavolate, di certi meccanismi fatti per rompere il collo a qualche pover' uomo!

Naturalmente non si tiene in alcun conto l' eccezionalità delle circostanze e si tira puramente a sfogarsi contro la causa delle disgrazie occorse. È talvolta così seccante il ragionare sulle cose! E poi ragionando, si trova probabilmente una giustificazione al fatto, e allora andate mo' a squadernare la eloquenza contro ciò che la ragione giustifica e difende.

Coloro che dagli accidenti che occorrono sulle strade ferrate, traggono argomento a pensare che l' andarsene in vettura sia più sicuro, se non più comodo, si fanno, senza volerlo, i portavoce di que' tristi che dispettano il progresso e che trovano buoni tutti i mezzi immaginabili purchè giovino a sfatare e a mettere in mala parte i trovati i più mirabili della intelligenza umana.

Che si dica male delle strade ferrate, che se ne esagerino i pericoli, che a questo proposito si ostenti il principio che la natura non si lascia vincere dall' uomo se non per poter torsi di dosso il giogo e darglielo pel capo, niente di meglio. È appunto ciò che taluni desiderano. La locomotiva è una delle forme del progresso, come lo è la stampa, come lo è la telegrafia; ed è ben giusto che la prima non sia trattata meglio delle altre due.

Dopo aver sostenuto che le strade ferrate sono la rovina economica della massima parte dei paesi e dopo essersi convinti che da quella parte non era possibile di spuntarla, si son messi a considerarle dal lato tecnico, ed hanno fatto la magnifica scoperta che chi vuole conservarsi la testa sulle spalle deve preferire la vettura ed i ronzini ai soffici vaggoni dei convogli ferroviari (esclusi i vaggoni di terza classe che non sono precisamente soffici).

A rendere queste opinioni tanto o quanto diffuse tra una certa classe di persone, ha contribuito, contro ogni suo desiderio, anche il giornalismo. Una volta si poteva bene capitombolare in un fosso, fratturarsi una gamba e anche lasciarci la pelle, che a nessuno passava pel capo di render pubblico questo fatto, di numerare i feriti e i morti e di reclamare

contro l'impresa che poneva in circolazione dei veicoli malandati o si muniva di bucefali viziosi. Il giornalismo era ancora ai suoi primi passi; e la rubrica delle notizie varie si manteneva tuttora ad un'altezza che non le avrebbe permesso di occuparsi di queste piccole miserie.

Ora un treno può bene saltar fuori dalle rotaje su qualche tronco americano o asiatico; ciò non basta a tener nascosta la sua scappata di cattivo genere; e la stampa dei due mondi lo denunzia di lì a poco a tutto il pubblico leggente, guardandosi bene dall'ometter il più piccolo dettaglio, dal numero delle vittime al danno sofferto dalle società ferroviarie, dall'ora e dalla località in cui avvenne la disgrazia alla descrizione della scena della catastrofe.

In una parola una volta non si conosceva il molto che avveniva, ed ora si conosce il poco che accade; e credendo che l'ignorare una cosa voglia dire che la cosa medesima non sia mai avvenuta, si trae da non pochi la conseguenza che i vantaggi delle ferrovie sono compensati, e al di là, da un danno dapprima non esistente.

Ma l'affare è in verità ben diverso, ed un esempio gioverà a mostrar quanto a torto si lagnino coloro che gridano contro i pericoli derivanti dal viaggiare sulle vie di ferro.

Il signor Pietra-Santa, medico celebre, ha pubblicata ultimamente una memoria relativa all'influenza che hanno le strade ferrate sulla salute pubblica; ed in essa troviamo una statistica che, benchè risguardante la sola Francia, può servire di saggio anche per tutti gli altri paesi, esclusi forse gli Stati-Uniti e l'Inghilterra.

Dal settembre 1835 al dicembre 1856 il numero dei viaggiatori su tutta la rete ferroviaria francese fu di 224,345,799 e quello degli accidenti di 2,978, gl'individui che ne soffrirono furono 669; uccisi 160 e feriti 509, cioè 1 uomo ucciso sopra 1,402,161 e 1 ferito sopra 440,750.

La cifra degli accidenti toccati alle Messaggerie generali ed imperiali di Francia dal 1846 al 1860, su 8,977,450 passeggeri fu di 324; cioè 24 morti e 300 feriti, lo che dà il risultato di 1 morto sopra 374,060 e di 1 ferito su 29,924.

Vediamo ora i risultati dal 1856 al 1862. Il numero dei viaggiatori fu di 314,186,181 e quello degli accidenti di 13,773, quindi si ebbe 1 morto su 4,363,696 e un ferito su 351,438. Riunendo le cifre dei due periodi si avrà dal 1835 al 1862; viaggiatori circolanti in Francia 538,531,930, accidenti d'ogni genere 15,761: accidenti toccati ad individui 1662: 183 morti, 1479 feriti.

E riassumendo: per le ferrovie un accidente sopra 364,112 viaggiatori, e per le messaggerie un accidente su 27,708; il che vale a dire che si danno quattordici probabilità di più di fare un buon viaggio in un vaggone di quello che nel coupè d'una corriera.

La statistica ha un modo di ragionare che non ammette replica.

Le cifre producono l'evidenza, e scommetto che se gli antichi avessero conosciuto questa scienza come la conosciamo noi o, meglio ancora, come la conosceranno i nepoti nostri, le avrebbero eretta una statua nel tempio stesso della Verità.

E magari fosse essa progredita tanto da potere, come in questo, far valere la sua ragione anche in altri importantissimi argomenti. Molti pregiudizi e molte idee sfiancate non farebbero più torto a quell'essere ragionevole che è l'uomo!

P.

La Chiarina

XII.

FU VERITA'? FU ILLUSIONE?

Cacciatosi in un angolo della vettura, che lo dovea trasportare a Padova, tra l'indispettito per i modi alteri e bruschi, con cui l'avea congedato suo padre, e il dolente per essersi staccato da Chiarina, Alessandro cupo cupo a stento faceva grazia di qualche monosillabo in risposta ai compagni, che lo stuzzicavano con importune interrogazioni, e che chiassando festosi, meglio che agli studj, pensavano alla vita gioconda che, fuor di pupillo, avrebbero quinc'innanzi menato. Lo nojava lo strillare continuo di strofette in dialetto, come la scorpacciata e il largo bere a Treviso. Eterno gli sembrava quel viaggio, e gli tardava l'ora di seder solitario nel silenzio della sua stanza. Il che non av-

Estrazione dei Premi tra i Soci dell' Artiere.

Domenica passata, 13 maggio, alle ore dieci si distribuirono i premj stabiliti tra i Soci dell' **Artiere**, *presenti l' onorevole Podestà dott. Martina, gli Assessori nob. Ciconi-Beltrame, Giacomelli e dott. Tonutti, il Presidente della Camera di commercio sig. Francesco Ongaro, il segretario nella stessa nob. Monti e il Redattore del Giornale. Si erano adunati a tale scopo nella grande Sala del Palazzo comunale parecchi signori* **Soci-protettori**, *e buon numero di* **Soci-artieri.**

Nell' urna furono posti i 224 *numeri indicanti tutte le persone inscritte nell' elenco dei* **Soci-artieri**, *e, dopo controllati i numeri da due Soci, un fanciullo dell' Istituto Tomadini estrasse le grazie. Il numero* 171 *(Pecoraro Orazio) fu graziato del premio di* **fiorini cento;** *e ciascheduno dei numeri* 129 *(Moro Luigi)* 94 *(Fabris Antonio)* 111 *(fratelli Janchi)* 88 *(lavoranti del fabbro-ferraio Fasser)* 144 *(Mandruzzato Alessandro)* 20 *(Bortolotti Luigi) del premio di* **fiorini venticinque.**

Il Podestà dott. Martina con nobili parole lodò l' istituzione del Giornale pel Popolo, e dichiarò essere intenzione del Municipio di accordarle il suo patrocinio anche ne' venturi anni, e la stessa assicurazione il Redattore aveva già ottenuta dall' onorevole Camera di commercio.

Il protocollo dell' estrazione venne firmato, oltrechè dal Podestà, dal sig. Ongaro e dal Redattore, dai Soci Lorenzo Bianchini e Antonio Grossi.

Il Podestà donò al fanciullo dell' Istituto Tomadini fiorini 4, e il Redattore dell' **Artiere** *consegnò all' ottimo Direttore di esso Istituto Mons. Filipponi fiorini 8, cui il librajo signor Paolo Gambierasi rifiutò di ritenere quale compenso dovutogli per prestazioni nel ricevere i pagamenti di alcuni Soci di Udine, preferendo generosamente che fossero destinati a tale scopo benefico.*

Spiegazioni necessarie.

Al signor Antonio Fasser fabbro-ferrajo.

Scrivendo a Lei, che tanto io stimo e che è tanto stimato da tutti come un bravo artiere, intendo parlare a molti. Ed è necessario parlare per togliere ogni falsa interpretazione delle cose.

Nel maggio 1865, io mi proposi di stampare un Giornale d' istruzione pel Popolo, e questo fu l' **Artiere**. *E a renderne facile l' acquisto, ridussi il prezzo di esso al minimo, cioè al valore della carta e alle spese della stampa; di più, per invogliare alla lettura dell'* **Artiere** *offersi un premio di fiorini cento da estrarsi tra i Soci di quella serie che lo aquistava al minor prezzo, cioè a soldi cinquanta per trimestre. Per sopperire poi alle altre spese e per formare il suddetto premio invitai distinti concittadini a firmare quali* **Soci-protettori**, *i quali, ricevendo pur essi il Giornale, dovevano pagare fior. 1:50 per semestre.*

L' estrazione di domenica passata doveva dunque aver luogo tra i Soci della prima serie che, per indicare la classe a cui il Giornale era più specialmente diretto e per distinguerli dai **Soci-protettori**, *chiamai serie dei* **Soci-artieri**. *Ma (siccome consta dal programma allora stampato) a soscrivere in questa serie erano invitati non solo gli artieri e operaj, sibbene eziandio i giovani di negozio, e chiunque, appartenendo alla classe non agiata, volesse aquistarlo a soldi cinquanta per trimestre. Trattavasi di dar vita al Giornale, e non si poteva escludere dalla serie dei* **Soci-artieri** *que' concittadini cui forse pesava lo spendere un fiorino di più per essere ascritti tra i* **Soci-protettori.** *Ne avvenne dunque che oltre gli artieri propriamente detti, nell' Elenco dei 224 Soci stampati nel numero di domenica si leggessero i nomi di artisti-pittori, di giovani di negozio, di giovani di scrittorio, di alcuni capi-bottega, di giovani di caffè, di parrucchieri, osti, macellaj, e (uniche persone aventi qualcosa di sacro) il nome di un nonzolo e di un operajo della vigna del Signore. Le torno a dire: il premio doveva estrarsi tra tutti i soci della serie intitolata* **Soci-artieri**, *cioè fra quelli che avevano firmata una scheda che obbligavali al pagamento del prezzo de' soldi cinquanta per trimestre. E così fecesi; nè si poteva fare in modo diverso.*

A me rincrebbe assai che il premio non sia stato assegnato dalla Fortuna ad un artiere propriamente detto; se non che cinque dei premj estratti (e largiti pur essi per incoraggiare alla lettura del Giornale *dal Municipio e dalla Camera di commercio) caddero per sorte a favore di veri artieri. E siccome al momento della soscrizione al Giornale la promessa risguardava solo un premio unico di fiorini cento, e questi cinque premj uniti superano di fior. 25 la somma al ora promessa, così io penso che niuno abbia ragione di muover lagni.*

L' escludere l' operajo della vigna del Signore dall' Elenco obbligavami all' esclusione di molti altri non propriamente artieri; e la sarebbe stata ingiustizia, dacchè il programma avevali invitati a prender posto nella serie dei **Soci-artieri.**

La prego, caro Fasser, a spiegare la cosa agli amici suoi. E l' **Artiere** *continuerà, qualunque sia per essere il numero dei Soci. Il Municipio e la Camera proteggeranno il Giornaletto; ma in avvenire si rimedierà al malanno incorso nell' estrazione di domenica. Resteranno le due serie dei* **Soci-protettori**, *e dei* **Soci-artieri**, *cioè alcuni Soci lo pagheranno a fiorini tre, ed altri a fiorini due per anno. Tra questi ultimi (la cui serie si continuerà a chiamare dei* **Soci-artieri**) *si estreranno i premj secondo un nuovo programma, uno o più premj per Arte o per gruppo d' Arti; cioè fra i veri Artieri. Un solo premio sarà stabilito per gli altri della serie non artieri. Una Commissione di cinque capi-bottega e capi-artieri compilerà l' elenco.*

Ma a parlare più a lungo di tali innovazioni aspetto momento più propizio. Intanto mi creda

suo Amico
C. GIUSSANI

Udine — Tip. Jacob e Colmegna. Prof. C. GIUSSANI *Editore e Redattore responsabile*